

## CERERE DE CONTRIBUȚII PENTRU O EVALUARE A IMPACTULUI

TITLUL INIȚIATIVEI	Accesul la datele, funcțiile și resursele vehiculului
DG COORDONATOARE – UNITATEA RESPONSABILĂ	GROW I2
TIPUL PROBABIL DE INIȚIATIVĂ	Legislativă
CALENDAR ORIENTATIV	T4 2022
INFORMAȚII SUPLIMENTARE	

*Prezentul document are scop pur informativ. El nu afectează decizia finală a Comisiei cu privire la continuarea acestei inițiative sau cu privire la conținutul final al acesteia. Toate elementele inițiativei descrise, inclusiv calendarul acesteia, pot suferi modificări.*

### A. Contextul politic, definirea problemei și verificarea subsidiarității

#### Contextul politic

În 2020, Comisia a adoptat [Strategia privind datele](#)<sup>1</sup> în scopul valorificării la maximum a potențialului de inovare al datelor industriale. [Propunerea Comisiei referitoare la Legea privind datele](#) este ultima inițiativă legislativă intersectorială importantă în contextul Strategiei privind datele. Legea stabilește principiile generale în toate sectoarele pentru accesul utilizatorilor și al părților terțe la datele produselor conectate. Acest act prevede, în special, drepturile utilizatorilor de a accesa date și de a face schimb de date cu părți terțe, precum și principiile de stabilire a compensațiilor și principiile contractuale pentru schimbul de date între companii. De asemenea, stabilește norme privind accesul administrațiilor publice la datele companiilor în circumstanțe excepționale, precum și principii de schimbare a furnizorului de servicii de cloud.

Accesul la datele privind vehiculele este reglementat la nivelul UE începând din 2007 în ceea ce privește datele referitoare la reparații și diagnosticare la bord (OBD) pentru a asigura o concurență loială în sectorul serviciilor de reparații și întreținere post-vânzare<sup>2</sup>. De atunci, piața vehiculelor conectate s-a dezvoltat. Încă din 2018, peste 85 % din numărul total de autoturisme noi erau conectate fără fir; se preconizează că, până în 2025, numărul vehiculelor conectate care vor circula pe autostrăzile din Europa, SUA și China va depăși 470 de milioane<sup>3</sup>. Vehiculele conectate permit accesul de la distanță la datele privind vehiculele. Acestea oferă, de asemenea, acces de la distanță la funcții (de exemplu, deblocarea ușilor de la distanță în cazul serviciilor de co-voiajare, inițierea diagnosticării de rutină) și la resurse (de exemplu, afișarea de informații pe tabloul de bord al vehiculului). Accesul de la distanță permite diagnosticarea de la distanță, dar și servicii post-vânzare noi, cum ar fi mobilitatea ca serviciu sau asigurări prin sistemul „pay-as-you-drive” (plătești în funcție de cât conduci). Creșterea numărului de vehicule electrice va fi însoțită de noi servicii digitale pentru a facilita integrarea optimă a vehiculului în sistemul de energie electrică, cum ar fi încărcarea inteligentă și încărcarea bidirecțională (de la vehicul la rețea/acasă), care vor necesita accesul participanților la piața energiei electrice la datele privind vehiculele și la sistemul de gestionare a bateriilor, astfel cum se prevede în propunerea de [Directivă privind energia din surse regenerabile](#), astfel încât să permită consumatorilor să beneficieze pe deplin de activele lor și să devină agenți ai tranziției verzi.

Legea privind datele va avea un impact important asupra ecosistemului mobilității, stimulând inovarea și

<sup>1</sup> Comunicarea Comisiei din 19 februarie 2020 intitulată „O strategie europeană privind datele”.

<sup>2</sup> [Regulamentul \(CE\) nr. 715/2007](#), modificat prin [Regulamentul \(UE\) 2018/858](#).

<sup>3</sup> [ITS digest, februarie 2018](#)

concurența în cadrul serviciilor post-vânzare și al altor servicii din sectorul autovehiculelor sau vehiculelor electrice<sup>4</sup>. Cu toate acestea, ar putea fi necesar să fie completată de dispoziții mai specifice pentru sectorul autovehiculelor, din motivele explicate în secțiunea următoare.

Revizuirea legislației privind omologarea de tip a vehiculelor a fost solicitată în rezoluțiile Parlamentului European din [13 martie 2018](#) și din [15 ianuarie 2019](#).

Comisia lucrează, de asemenea, la actualizarea [legislației UE de omologare de tip a vehiculelor](#) cu privire la anumite aspecte tehnice (altele decât accesul la datele, funcțiile și resursele vehiculelor), ținând seama de progresele tehnice, în special în ceea ce privește definiția autobuzelor care împiedică navetele complet automatizate cu mai puțin de 8 locuri să fie omologate la nivelul UE, sau clarificări cu privire la unele dintre cerințele legislației UE privind omologarea de tip.

#### **Problema pe care urmărește să o abordeze inițiativa**

Accesul la date, funcții și resurse este esențial pentru dezvoltarea unor servicii de mobilitate inovatoare bazate pe date. De asemenea, autoritățile publice au nevoie de acces la date, funcții și resurse pentru a-și îndeplini sarcinile, cum ar fi monitorizarea emisiilor de CO<sub>2</sub>, asigurarea conformității cu reglementările privind emisiile de poluanți sau efectuarea inspecțiilor tehnice auto. Cu toate acestea, în prezent, potrivit informațiilor colectate de Comisie, deși vehiculele generează cantități uriașe de date, accesul la aceste date este limitat și nu este standardizat. În același timp, este esențial ca accesul la datele privind vehiculul și la funcțiile și resursele vehiculului să nu creeze noi riscuri pentru securitatea cibernetică, siguranța rutieră, proprietatea intelectuală sau protecția datelor.

Propunerea de lege privind datele le va conferi utilizatorilor dreptul de a avea acces la date privind vehiculul, precum și dreptul de a face schimb de astfel de date cu părți terțe. Cu toate acestea, este posibil ca dispozițiile legii privind datele să nu ofere suficiente detalii cu privire la accesul la funcții și resurse, care sunt esențiale pentru furnizarea de servicii bazate pe date în sectorul autovehiculelor. În plus, problemele legate de disparitatea între datele disponibile și modurile de acces pentru toate mărcile de vehicule, precum și interdependența dintre accesul la date și măsurile relevante de securitate cibernetică și de siguranță sunt atât de strâns legate de natura produselor conectate (în acest caz, vehiculele), încât nu au putut fi abordate în cadrul unor acte legislative intersectoriale. În consecință, pentru a se asigura că legea privind datele este pusă în aplicare în mod corespunzător în cadrul ecosistemului autovehiculelor/mobilității, principiile sale ar putea fi completate cu măsuri de standardizare a seturilor de date vizate și de asigurare a accesului nu numai la date, ci și la funcțiile și resursele vehiculelor, precum și cu norme care să asigure un acces eficace, nediscriminatoriu, sigur și securizat care permite o concurență loială, în special pentru serviciile postvânzare și de mobilitate.

Conform unui [studiu derulat de JRC](#)<sup>5</sup>, o mai bună utilizare a datelor, a resurselor și a funcțiilor autoturismelor de către toate părțile interesate ar putea avea ca rezultat servicii bazate pe date de o calitate mai bună și mai accesibile din punct de vedere al costurilor pentru consumatori. Aceasta ar putea duce, de asemenea, la un nivel ridicat de utilizare a unor astfel de servicii, în beneficiul bunăstării consumatorilor și al inovării.

#### **Temeiul pentru acțiunea UE (temeiul juridic și verificarea subsidiarității)**

##### **Temei juridic**

Temeiul juridic pentru inițiativă îl reprezintă articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Această dispoziție din tratat oferă un temei juridic pentru legislația existentă privind omologarea de tip, deoarece este adecvată pentru măsurile care vizează atingerea obiectivelor stabilite la articolul 26 din TFUE (piața internă).

##### **Necesitatea practică a unei acțiuni la nivelul UE**

Viitoarele norme privind accesul la datele, funcțiile și resursele vehiculelor ar trebui să fie coerente cu normele existente privind omologarea de tip (de exemplu, în ceea ce privește datele privind reparațiile, emisiile, siguranța și securitatea cibernetică). Normele propuse ar trebui, de asemenea, să completeze Legea privind datele prin abordarea situației specifice serviciilor post-vânzare din sectorul vehiculelor și serviciilor de mobilitate, prin

<sup>4</sup> Cum ar fi, de exemplu, serviciile de integrare a sistemului de energie electrică sau serviciile de reafectare sau reciclare a bateriilor, astfel cum se prevede în propunerea de [Regulament privind bateriile și bateriile din deșeuri](#).

<sup>5</sup> „JRC Digital Economy Working Paper 2018-06 (Documentul de lucru al JRC privind economia digitală, nr. 2018-06)”, Bertin Martens, Frank Mueller-Langer, 2018.

adaptarea cadrului privind drepturile de acces și a condițiilor pentru accesul securizat la setul de date, funcțiile și resursele unui vehicul.

Normele privind introducerea pe piața UE a autovehiculelor sunt în prezent pe deplin armonizate prin cadrul UE privind omologarea vehiculelor. Legea privind datele vizează, de asemenea, armonizarea drepturilor și a condițiilor de acces la date la nivelul UE. Prin urmare, pentru a se evita fragmentarea pieței, este necesar să se stabilească la nivelul UE, mai degrabă decât la nivel național, normele privind accesul la datele, funcțiile și resursele de la bordul vehiculelor.

## B. Obiectivele și opțiunile de politică

**Obiective:** promovarea inovării în sectorul autovehiculelor și al mobilității pentru a oferi consumatorilor cele mai bune opțiuni în ceea ce privește calitatea superioară, prețurile și modalitatea de alegere a unor astfel de servicii, garantând în același timp securitatea cibernetică, siguranța, protecția datelor cu caracter personal și proprietatea intelectuală, precum și competitivitatea industriei; oferirea stimulentei necesare pentru investiții în ecosistemul prosper al serviciilor conexe industriei autovehiculelor, bazate pe date privind vehiculul (inclusiv cele privind vehiculele electrice); oferirea condițiilor necesare pentru ca autoritățile publice să își îndeplinească sarcinile, și anume în domeniul politicilor în materie de mediu și de siguranță rutieră, prin îmbunătățirea accesului acestora la datele privind vehiculul.

Pentru a atinge obiectivele inițiativei, au fost identificate trei opțiuni generale de politică. Toate acestea sunt pe deplin aliniate la Legea propusă privind datele și se bazează pe aceleași principii (transparență, nediscriminare, neutralitate tehnologică), dar diferă în ceea ce privește domeniul de aplicare și gradul de detaliere a normelor. Toate opțiunile completează și se bazează pe Legea privind datele și iau în considerare alte acte legislative relevante ale UE (cum ar fi Regulamentul general privind protecția datelor și Regulamentul general de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor).

**Opțiunea 0** (scenariul de referință): nicio intervenție sectorială a UE. S-ar aplica legislația existentă privind datele referitoare la repararea vehiculelor, Legea privind datele și normele în materie de concurență.

**Opțiunea 1** (Acces egal și transparență): Drepturile de acces acordate în conformitate cu Legea privind datele ar fi completate de drepturi egale de acces la funcții (de exemplu, posibilitatea de a debloca de la distanță ușa vehiculului pentru un serviciu de mobilitate partajată) și la resurse (de exemplu, posibilitatea afișării informațiilor privind limita de viteză pe tabloul de bord al vehiculului pentru un serviciu de navigație sau de a încărca/descărca bateria pentru serviciile legate de vehiculele electrice) pentru toate părțile. Pentru a asigura transparența, pe lângă măsurile în materie de transparență pentru utilizatori prevăzute în Legea privind datele, lista datelor, funcțiilor și resurselor vehiculului, accesibile pentru un anumit model sau o anumită versiune a unui vehicul, ar trebui publicată sau pusă la dispoziție în alt mod de către producătorii vehiculului respectiv. Normele ar aborda, de asemenea, interdependența dintre dreptul de acces la date, funcții și resurse și normele aplicabile în materie de securitate cibernetică. În cele din urmă, ar fi introduse obligații de raportare pentru producători în scopul informării autorităților competente (de exemplu, autoritățile de omologare de tip și Comisia) cu privire la aplicarea respectivelor drepturi de acces.

**Opțiunea 2** (Lista minimă a datelor, funcțiilor și resurselor care trebuie pusă la dispoziție): Prin această opțiune, principiile menționate în opțiunea 1 ar fi completate de cerința de a demonstra, în momentul omologării de tip, disponibilitatea accesului la o listă minimă de date, funcții și resurse, de la distanță și într-un format specific. Aceasta ar include, de asemenea, comunicarea bidirecțională cu conducătorul auto prin intermediul interfeței om-mașină a vehiculului. Ar fi acoperit, de asemenea, accesul continuu și sigur la portul de diagnosticare de la bordul vehiculului. Normele ar aborda, de asemenea, provocările specifice în materie de siguranță și securitate legate de aceste măsuri.

**Opțiunea 3** (nu numai o listă minimă a datelor, funcțiilor și resurselor, ci și norme de guvernare privind accesul): Această opțiune ar include toate cerințele identificate în cadrul opțiunii 2 și ar specifica în detaliu modul în care este realizat și verificat accesul la date. Aceste dispoziții s-ar aplica tuturor modurilor de acces, ținând seama de particularitățile tehnice ale acestora.

## C. Impacturi probabile

În scenariul de referință, furnizorii de servicii se vor baza pe cererile utilizatorilor pentru a obține acces la date în temeiul Legii privind datele. Aceștia vor beneficia, de asemenea, de anumite cerințe ale Legii privind datele referitoare la interzicerea discriminării sau la interdicția de a solicita informații excesive de la destinatarul datelor. Această opțiune ar putea să țină seama de evoluțiile din acest sector care se schimbă în ritm alert. Cu toate acestea, opțiunea nu ține seama de nevoile specifice fiecărui sector în ceea ce privește accesul la funcțiile și resursele vehiculelor sau de nevoile specifice ale autorităților publice de a avea acces la o listă minimă de date. De asemenea, această opțiune nu ia în considerare posibilul compromis între drepturile de acces și cerințele în materie de securitate cibernetică și de siguranță a vehiculelor. Aceasta înseamnă că, deși Legea privind datele va stabili drepturi și obligații pentru a îmbunătăți situația actuală în ceea ce privește accesul de la distanță la date, ar exista obstacole în calea valorificării depline a beneficiilor oferite de Legea privind datele în lipsa unei legislații

sectoriale complementare.

Opțiunea 1. Transparența în ceea ce privește potențialul datelor/resurselor referitoare la vehicule pentru prestatorii de servicii independenți și autoritățile publice (catalog), precum și obligația de raportare vor încuraja probabil un acces mai larg și mai echitabil pentru prestatorii de servicii independenți. Această opțiune va avea flexibilitatea necesară pentru a îngloba evoluțiile din acest sector aflat în schimbare rapidă și pentru a ține seama de diferențele actuale dintre producători. Aceasta nu ar genera riscuri suplimentare în ceea ce privește siguranța sau securitatea. Ar trebui analizate în detaliu implicațiile stimulentei pentru inovare și interoperabilitate pentru dezvoltarea pieței serviciilor de mobilitate bazate pe date. Întrucât nu este neapărat necesar ca datele să fie disponibile într-un anumit format, s-ar putea ca această opțiune să nu faciliteze sarcinile autorităților publice care trebuie să acceseze anumite seturi esențiale de date (de exemplu, privind nivelul emisiilor de poluanți) din motive legate de asigurarea respectării legii. Obligațiile de raportare și activitățile conexe ale autorităților de omologare de tip ar putea genera costuri administrative, care urmează să fie examinate pe parcursul evaluării impactului.

În cadrul opțiunii 2, accesul tuturor părților la o listă minimă de date, funcții și resurse ar putea stimula concurența, inovarea și opțiunile consumatorilor. Datorită posibilității sporite de a propune servicii la nivelul tuturor mărcilor de vehicule, această opțiune, prin facilitarea dezvoltării de noi servicii, ar putea crea argumente economice mai puternice pentru furnizarea de servicii bazate pe date, cu un posibil impact pozitiv asupra ocupării forței de muncă. Aceasta ar putea, de asemenea, să abordeze nevoile specifice de date ale organismelor guvernamentale, de exemplu, pentru monitorizarea traficului, a emisiilor de CO<sub>2</sub> sau de poluanți sau a siguranței vehiculelor. În acest mod, ar putea avea un efect pozitiv asupra siguranței rutiere și asupra mediului (sub rezerva adoptării unor acte legislative separate care să impună accesul la aceste date). Această opțiune ar trebui să abordeze, de asemenea, preocupările suplimentare în materie de siguranță și securitate. Punerea în aplicare a acestei opțiuni ar putea dura mai mult din cauza activității de standardizare. Consecințele unei posibile creșteri a gradului de prelucrare a datelor cu caracter personal vor fi analizate în cadrul evaluării impactului. Regulamentul general privind protecția datelor se va aplica în totalitate în acest caz.

Opțiunea 3 ar putea facilita accesul egal și securizat la datele, funcțiile și resursele vehiculelor și, în cele din urmă, ar crea condiții de concurență mai echitabile și stimulente mai mari pentru investiții în furnizarea independentă și dezvoltarea de servicii noi, cu un efect pozitiv potențial mai mare (decât alte opțiuni) asupra ocupării forței de muncă. De asemenea, ar putea avea un impact și mai benefic asupra mediului, de exemplu datorită unei mai bune monitorizări a emisiilor de CO<sub>2</sub> și de poluanți și a unui acces mai bun la servicii de co-voiajare și la servicii de reîncărcare pentru vehiculele electrice. Reglementarea accesului la datele generate la bordul vehiculelor ar putea oferi beneficii suplimentare în materie de securitate și siguranță, dar, în același timp, ar putea crește costurile pentru producătorii de vehicule și ar necesita o perioadă și mai lungă de punere în aplicare. Aceasta ar implica acte legislative detaliate și cuprinzătoare și, prin urmare, este posibil să fie necesare actualizări frecvente pentru a se evita crearea de obstacole în calea inovării și costuri suplimentare de asigurare a conformității. Se va efectua o analiză aprofundată a impactului acesteia asupra sarcinii de reglementare a sectorului.

## D. Instrumente pentru o mai bună legiferare

### Evaluarea impactului

Impactul probabil al fiecărei opțiuni va fi analizat în cadrul evaluării impactului, oferind astfel sprijin Comisiei pentru pregătirea propunerii sale.

### Strategia de consultare

Scopul activităților de consultare este de a colecta dovezi și opinii de la o gamă largă de părți interesate și de a le oferi posibilitatea să furnizeze informații relevante.

Studiile și [consultările](#) anterioare au identificat o serie de aspecte tehnice, juridice și de politică privind accesul la datele generate la bordul vehiculelor. Ele au fost completate de o serie de [ateliere](#) organizate cu părțile interesate în perioada iulie 2019 – martie 2020, în cadrul activităților desfășurate de un subgrup special al Grupului de lucru privind autovehiculele al Comisiei (MVWG). Acestea au permis o mai bună identificare a problemelor și nuanțarea [preocupărilor](#) reale ale diferitelor părți interesate.

Pe baza acestor contribuții, Comisia a lansat un studiu, prezentat în martie 2021, pentru a identifica serviciile și datele în cauză și tendințele aferente, precum și orice aspect conex în materie de concurență. Raportul a prezentat posibile măsuri și opțiuni de politică. Un alt atelier dedicat părților interesate s-a desfășurat în septembrie 2021. Acesta a fost completat de consultarea care a avut loc în vederea pregătirii Legii privind datele, care reglementează și sectorul autovehiculelor.

Împreună cu prezenta cerere de propuneri va fi lansată o consultare publică (inițial numai în limba engleză, și în alte limbi ulterior). La începutul anului 2022, este prevăzută o nouă anchetă specifică (în rândul părților interesate care aparțin unor categorii potențial direct afectate de inițiativă, inclusiv producători de vehicule, furnizori de componente și platforme, furnizori de servicii conexe industriei autovehiculelor și de servicii de mobilitate, precum

<p>și intermediari de date), în scopul colectării de date care să permită cuantificarea efectelor statu-quo-ului și ale opțiunilor de politică avute în vedere de Comisie. Statele membre vor fi consultate în perioada martie-aprilie 2022 în cadrul grupului de experți al statelor membre.</p> <p>Un raport de sinteză privind dovezi concrete va fi publicat pe site-ul web „Exprimați-vă părerea”, în termen de 8 săptămâni de la încheierea consultării publice. Un raport de sinteză va fi publicat ca anexă la raportul de evaluare a impactului.</p>
<p><b>De ce desfășurăm această consultare?</b></p> <p>Comisia colectează opiniile părților interesate cu privire la situația actuală în ceea ce privește accesul la datele, funcțiile și resursele vehiculelor, precum și opiniile acestora cu privire la o serie de măsuri posibile care ar putea îmbunătăți situația, precum și costurile, impactul și posibilele riscuri ale acestor măsuri.</p>
<p><b>Publicul-țintă</b></p> <p>Toate persoanele și toate organizațiile sunt invitate să participe la prezenta consultare. Comisia ar dori să obțină contribuții de la o gamă largă de părți interesate, cum ar fi autoritățile publice, utilizatorii de vehicule, inclusiv conducătorii auto individuali și proprietarii/operatorii de parcuri de vehicule profesionale; producătorii de vehicule; furnizorii de componente; furnizorii de servicii conexe industriei autovehiculelor și furnizorii de servicii de mobilitate, inclusiv furnizorii de servicii independenți și furnizorii de servicii verificați sau autorizați de un producător de vehicule; participanții pe piața energiei electrice; operatorii de rețele de reîncărcare; organizații neguvernamentale, cum ar fi asociațiile de consumatori sau organizațiile de apărare a dreptului la respectarea vieții private; organizațiile partenerilor sociali europeni (organizațiile patronale și sindicale).</p>

---

<sup>i</sup> [Studiu privind accesul la datele și resursele de la bordul vehiculelor](#) (Studiu privind accesul la datele și resursele de la bordul vehiculelor); [McCarthy, M., Seidl, M., Mohan, S., Hopkin, J., Stevens, A., Ognissanto, F:2017](#) și [„Access to digital car data and competition in aftersales services” \(Accesul la datele digitale ale vehiculelor și concurența în cadrul serviciilor post-vânzare\), JRC Digital Economy Working Paper 2018-06, Bertin Martens, Frank Mueller-Langer, 2018.](#)